

**CARLO LUNGARO**

*(Presidente dell'Azienda Municipale Trasporti di Catania)*

## IL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA: IL PUNTO DI VISTA DI UN'AZIENDA PUBBLICA SICILIANA

Ringrazio gli organizzatori del Convegno che mi hanno dato la possibilità di parlare del Trasporto Pubblico Locale, con particolare riferimento alla situazione siciliana. Io sono anche vicepresidente nazionale di Federtrasporti, quindi conosco la realtà di Terni, conosco come funziona il sistema delle Regioni a statuto ordinario, per cui lei, Presidente, è abituato a vivere in una realtà che è completamente diversa da questa, che è invece una realtà dove non esiste nulla. Sono qui per spiegare in maniera molto sintetica che in Sicilia sul TPL non esiste niente, né dal punto di vista legislativo, né dal punto di vista organizzativo.

Quando parliamo di Trasporto Pubblico Locale ci riferiamo a un sistema che è costituito da centotrentacinque aziende private e da sette aziende pubbliche, per un totale di sei-settemila persone occupate, e che sviluppano qualcosa come centotrenta-centoquaranta milioni di chilometri in un anno. Quindi si tratta di un sistema estremamente complesso, abbandonato dal 1990 dallo Stato, dal momento in cui cioè il Trasporto Pubblico Locale veniva completamente decentrato alle Regioni a statuto speciale, comprese le Province di Trento e Bolzano. Da quel momento siamo usciti dal Piano Nazionale dei Trasporti e dal Fondo Nazionale Trasporti. Nel 1998, su una richiesta di contributi, fatta dall'Assessorato Regionale, di trecentoquarantacinque miliardi, sono stati erogati appena duecentoventi miliardi. In questi giorni è stata completata l'erogazione, con un buco di centoventi miliardi. Vorrei capire come faranno le aziende private, che hanno dei capitali certamente non elevati, a sanare il buco del

contributo, che non è un regalo, ma è un atto dovuto, e che dovrebbe rappresentare il 65% dei costi di gestione ottimizzati.

Per il 1999 non c'è nulla: siamo arrivati al mese di luglio e nessuno ha ricevuto una lira. Si deve ancora completare il contributo del 1998, che è fermo al mese di agosto. Ora siamo arrivati già ad agosto, quindi un anno senza che le aziende abbiano ricevuto una lira. Al Presidente dell'Azienda di Terni, che ho visto di recente, ho chiesto se era capace di gestire l'azienda senza ricevere una lira per un anno dalla Regione: mi ha detto che dopo quattro mesi avrebbe chiuso perché il sistema non può durare. E quella è un'azienda che funziona molto bene! Allora questo è il quadro che dobbiamo affrontare e capire il perché di questa situazione.

Mi sarebbe piaciuto parlare di contratti di servizio, del decreto 422 e di servizi minimi. Di recente, ad un dibattito organizzato a Milano, a cui partecipava tutto il mondo del trasporto europeo, provavo grande rabbia a pensare che non è possibile fare le stesse cose in Sicilia, sebbene sia una bella terra, fatta anche di persone intelligenti.

La situazione è cambiata quando, nel 1990, finalmente liberi, non avevamo più il laccio del Fondo Nazionale Trasporti, quindi potevamo organizzarci come volevamo: purtroppo da allora non è stata fatta nessuna legge sul Trasporto Pubblico Locale. I contributi vengono erogati con una leggina che non viene fatta a gennaio, ma verso il mese di luglio-agosto. L'erogazione incomincia a partire dal mese di novembre-dicembre, per cui le aziende sono costrette a ricorrere al sistema bancario, a vivere in maniera precaria, non essendo poste in condizione di fare programmazione. Di quale cultura di impresa dobbiamo parlare quando non si sa neanche quali sono i contributi su cui si può contare?

È così da nove anni. Nessun Governo regionale è stato capace di emanare una legge organica sul Trasporto Pubblico Locale in Sicilia, altro che 422! Qui non si sa cosa sia la 422: sono forse numeri al lotto da poter giocare, da smorfie. Nessuno sa cosa sia la riforma. Tutto questo significa che naturalmente il sistema vive come può. Posso garantire che tutte le aziende hanno fatto un grosso sforzo, hanno cercato di migliorarsi, in termini di qualità, in termini di organizzazione, in termini di costi. Oggi abbiamo dei dati per costo chi-

lometrico che sono mediamente inferiori del 30% rispetto a cinque-sei anni fa. Sapendo che il costo lavoro rappresenta dal 70 all'80% del sistema, si capisce quale sforzo sia stato fatto. Questo però non basta, perché non c'è nessuna risposta da parte della Regione. L'Assessorato Regionale Trasporti non esiste: come si fa a programmare il Trasporto Pubblico Locale con quattro o cinque funzionari? Io li invito ad andare in Puglia, in Lombardia, in Toscana a vedere come è organizzato un Assessorato, con fior di ingegneri, con fior di esperti. Si tratta di mettere mano a un sistema, di fare una rete: c'è un lavoro immane che non potranno certamente fare il dott. Porretto e quei quattro funzionari, persone amabilissime, che cercano di farsi in dieci, ma che poi non riescono a fare che ben poca cosa rispetto alle reali problematiche.

Il nostro sistema è anche distorto: abbiamo 130 aziende private, l'80% delle quali forse ha una sola linea e un autista. E questo non è possibile, se vogliamo entrare in Europa, applicare la 422 ed essere nel mercato. Quindi in Sicilia manca una legge organica sul trasporto locale, manca un fondo dei trasporti. Non riusciamo a farci sentire dal sistema, neanche la stampa ci segue più con attenzione, perché ormai siamo una normalità, non un fatto anomalo. Per farci sentire dobbiamo comprare pagine di giornali e dire che il trasporto muore. Ogni volta che avviene questa cerimonia, qualcosa si muove.

Abbiamo fatto il Piano Regionale dei Trasporti in otto-dieci mesi, mi dispiace che non ci sia qui il prof. Lo Bosco, che con me ha coordinato questo lavoro. Non si sa più niente. Qui il Piano Regionale Trasporti è come la maledizione del Faraone, quando è pronto, muore, nel senso che l'Assessore, dieci giorni prima di presentare il lavoro, non è più Assessore.

Qualche anno fa è stato predisposto un Piano Regionale Trasporti che io ho letto: si tratta di una ventina di volumi interessantissimi. E' un'opera approfondita, valida, anche se datata, ed è costata tre o quattro miliardi, non voglio esagerare. Anche di questo non si hanno tracce. Successivamente sono state fatte altre tre edizioni, molto più ridotte. Le ferrovie non hanno voluto partecipare a questo gruppo di lavoro, per cui manca un pezzo importante di tutto il sistema.

Come si fa la riforma del Trasporto Pubblico Locale senza un Assessorato adeguato? Si parlava di corsi di addestramento: ben vengano! Un Assessorato ai Trasporti in Sicilia non può avere meno di trenta o quaranta ingegneri che devono affrontare veramente una rivoluzione all'interno del sistema. Non parlo in termini legislativi, parlo in termini di strutture. Ci pensate che significa l'acquisizione, da parte della Regione, del sistema ferroviario locale? È un'altra rivoluzione. Ci pensate che significa fare un accordo, come prevede il contratto di programma, il contratto sugli investimenti, fra Regione e Stato per quanto riguarda le ferrovie? E chi lo fa questo accordo? E' un accordo che deve avere a monte un modello su cui misurarsi, una cornice su cui impostare tutto il discorso.

Questo non è possibile in Sicilia. Manca la legge organica, quindi non sappiamo dove prendere queste risorse. Manca l'Assessorato e quindi manca il controllo sulla qualità dei servizi. Mancano i controlli sui contributi erogati. Manca la Bassanini. Manca il riordino del settore. Si parlava di doppioni: purtroppo esistono linee doppie, triple, con vettori diversi, ma che fanno lo stesso percorso. Certe cose vanno razionalizzate. Manca il Piano Regionale Trasporti. Manca il Piano degli investimenti. Il sistema siciliano ha bisogno di 1500 autobus. Io ho una flotta dell'età media di sedici anni, ho autobus anche di ventisette anni.

Hanno ragione il prof. Negri del Touring e il Presidente Abete quando dicono che il trasporto è la base dello sviluppo turistico. Basta andare in giro per il mondo, in Europa. Senza trasporto, di quale sviluppo turistico parliamo? Non esiste alcuno sviluppo turistico se non ci sono le condizioni perché questo avvenga. Il trasporto, tra i suoi compiti (oltre a sostenere la mobilità cittadina), ha anche questo.

Ma non si può andare avanti così. Questo è un sistema che ormai va allo sfascio. E poi c'è questo rapporto importantissimo con le Ferrovie, fondamentale perché l'intermodalità è la base di un sistema che funzioni. Noi del gommato abbiamo dei compiti ben specifici, il ferro ha altri compiti che vanno ad integrarsi.

A questo punto voglio aprire una parentesi: noi aziende siciliane abbiamo aperto da quattro anni una grossa *querelle* con lo Stato italiano per partecipare al sostegno che lo Stato, da anni, dà alle a-

ziende di trasporto, quelle delle Regioni del sistema Italia, quelle non a statuto speciale.

Lo Stato ha rinnovato a quasi tutte le aziende, in questi ultimi sei-sette anni, il parco mezzi. Ormai aziende che non hanno rinnovato il parco mezzi in Italia credo non ce ne siano più. Lo Stato si è sempre rifiutato di intervenire nei confronti delle Regioni a statuto speciale. Non ce l'abbiamo fatta a recuperare una legge che è importantissima. Finalmente il Governo ha capito, e per quanto riguarda gli investimenti, nel decreto 5507, che è alla Camera, ha concesso un contributo di venti miliardi in quindici anni per tutte le Regioni a statuto speciale. Se non altro è l'inizio di un sistema. Ma quello che noi vogliamo recuperare è il ripiano delle perdite degli anni '97-'98. Le aziende del sistema Italia, dal lontano 1985 fino ad oggi, hanno avuto ripianate dallo Stato le perdite, noi ne siamo stati esclusi, salvo il periodo in cui rientravamo nel Piano Nazionale dei Trasporti. Ci stiamo quindi battendo, on.le Firrarello e on.le Vella, perché col decreto 5507 possa essere recuperato il 1997 e il 1998 anche dalle Regioni a statuto speciale.

Abbiamo portato avanti un'altra richiesta, che riteniamo importante, caro Presidente Tesini, che è quella di un contributo straordinario da parte dello Stato per la Regione Sicilia e per la Regione Sardegna, come quello che lo Stato nel 1995, con la legge 204, ha stabilito per il Lazio (480 miliardi) *una tantum*, e 220 miliardi per la Campania *una tantum*. Questi sono impegni che a parole l'on.le Burlando, in sede di trattativa del rinnovo del contratto nazionale, ha assunto, ma poi nei fatti purtroppo non è stato così. L'unico augurio, che ci facciamo noi aziende di trasporto, è che l'on.le Burlando diventi Sottosegretario al Tesoro, perché finalmente così potrà pagare le cambiali che lui stesso aveva sottoscritto due anni fa. Tutto questo pesa sulla coscienza delle aziende. Qualcuno mi deve spiegare che senso ha firmare un contratto di lavoro in cui lo Stato si impegna a dare dei contributi, quando poi quei contributi non li abbiamo visti.

Mi auguro che, come auspicano gli indiani, nella reincarnazione possiamo vivere un Trasporto Pubblico Locale completamente diverso a livello europeo.

Grazie.



**GIANFRANCO CIAURRO**

(c.s.)

Credo che questo intervento, così duramente polemico, sia stato utile per dare spunti ad un dibattito, che adesso si deve necessariamente aprire. Evidentemente il Presidente Lungaro ha posto un problema di priorità. Ha detto che prima di discutere il come, occorre discutere l'esistere (*primum vivere, deinde philosophari*). Se il sistema dei trasporti non vive, è inutile discutere se lo dobbiamo regolare in un modo o in un altro.

Con questi spunti, estremamente interessanti, si apre la discussione. Invito ancora una volta coloro che interverranno a contenersi nei cinque minuti.

Il primo iscritto a parlare è il senatore Firrarello.





**DIBATTITO**



**GIUSEPPE FIRRARELLO**  
*(Senatore della Repubblica)*

Purtroppo l'intervento dell'amico Lungaro non è polemico, ma è solo veritiero. Il nostro sistema non funziona. Bisognerebbe andare indietro nel tempo e prendere atto che questa Regione, così com'è, non è nelle condizioni di potere far fronte né a questo problema, né a tanti altri.

Ha citato il problema dell'approvazione del Piano dei Trasporti: tutte le volte, prima della sua ratifica, c'è una crisi di Governo che ha come epilogo la sostituzione dell'Assessore. La stessa cosa si potrebbe dire per la sanità e per tante altre cose che sono indicative di un sistema che, purtroppo, non si riesce a gestire in alcun modo.

Ringrazio gli organizzatori, il Centro di Studi sui Trasporti dell'Università di Messina in particolare, che ha voluto farsi carico di questo importante Convegno.

Ringrazio il dott. Porretto, che sta seguendo questi lavori, oltre ad avere fatto un importantissimo intervento con il quale ha centrato alcuni aspetti delle tante disfunzioni. Questo, però, a me sembra un Convegno senza interlocutore. Non trovo spiegazione all'assenza totale di tanti interlocutori naturali di questo Convegno. Il prof. Fanara precisa che sono stati invitati tutti gli assessori, tutti i senatori della Commissione trasporti. L'assenza dell'Assessore non può che essere motivata con il fatto che poi attingerà alle varie relazioni per cercare di approfondire e allargare il perimetro dei suoi interventi, che daranno luogo sicuramente a quella legge che il dott. Lungaro attende.

Credo che il motivo centrale delle tante lacune sulle quali oggi dobbiamo purtroppo discutere dipenda dal fatto che non si vuole prendere atto che non c'è ancora una maggioranza. La Sicilia, così com'è oggi, con la sua Assemblea Regionale, non è nelle condizio-

ni di esprimere una maggioranza che consenta di poter affrontare tutti i problemi essenziali che hanno bisogno di risposte nuove. Fino a quando ci sono ritardi così abnormi nell'erogazione dei fondi, fino a quando permane questo stato di cose, è chiaro che diventa difficile parlare di un problema di sviluppo fondamentale.

Il decreto 422 potrà essere il migliore per tutto il resto d'Italia, ma in Sicilia è temuto per tanti motivi. Anzitutto perché ci sono dei ritardi difficili da colmare nell'attuazione di un piano dei trasporti adeguato. Io credo che ognuno debba fare la propria parte. E' giusto che ci impegniamo a che si arrivi al ripiano dei debiti, che non sono solo quelli delle aziende locali, ma anche di quelle regionali e di tutti i vari enti che sono interessati ad iniziare un programma vero di sviluppo della Sicilia.

In questo piano di sviluppo, la Regione, caro Porretto, deve porsi un obiettivo fondamentale: la realizzazione del ponte sullo Stretto, perché la Sicilia possa diventare interlocutrice dei Paesi africani. La Regione deve ricordarsi che ci sono, sparsi per il mondo, ben sette milioni di siciliani, che sono interessati ad un piano di sviluppo dei trasporti finalizzato al turismo, un turismo che porta sicuramente risorse, e che può aiutare a risolvere alcuni problemi. Credo che il problema fondamentale rimanga sempre quello della razionalizzazione del sistema politico, legislativo, istituzionale della Sicilia attraverso la quale costruire questa nostra programmazione.

Ritengo che nel trasporto aereo non possiamo rimanere ancorati esclusivamente alla nostra Compagnia di bandiera, poiché questa ci penalizza, non tenendo conto della nostra marginalità, e non facendo nulla affinché la Sicilia possa avere una risposta concreta, seria. Credo che si debba sollecitare l'intervento di altre compagnie. Una serie di linee aeree nell'ambito del Mediterraneo possono essere una risposta importante, ma credo che non si possa nemmeno escludere un trasporto via mare. Da Roma a Civitavecchia occorre solo un'ora di treno. Credo che un trasporto via mare, che possa consentire un collegamento con la Sicilia, debba essere preso in considerazione in un programma di sviluppo che questa Regione deve pur darsi.

In conclusione, cari organizzatori e partecipanti a questo Convegno, credo che il problema fondamentale sia di natura politico-organizzativa della vita siciliana.

**GIANFRANCO CIAURRO**

*(c.s.)*

Ringrazio il Senatore Firrarello, che non ho interrotto anche se ha oltrepassato i limiti di tempo previsti. Come molti di voi sanno, sono figlio del Parlamento, e quindi ho un particolare riguardo verso i parlamentari.

È iscritto a parlare ora l'ing. Licata, Presidente dell'A.N.A.C. per la Sicilia. Prego.

**ANGELO LICATA**

*(Presidente dell'A.N.A.C. per la Sicilia)*

Sono venuto a questo Convegno perché sono direttamente interessato al Trasporto Pubblico Locale in Sicilia, non tanto nella mia qualità di Presidente regionale dell'A.N.A.C., ma perché sono un concessionario, un gestore di servizi pubblici di linea extraurbana.

Non vi nascondo che fino a questa mattina ero molto preoccupato per quella che è la condizione, la vita ed il futuro del Trasporto Pubblico Locale in Sicilia. Il dott. Lungaro vi ha ampiamente esposto qual è la nostra vita grama, da elemosinieri, oserei dire, per quei pochi contributi che annualmente, con un ritardo di non meno di un anno, ci vengono assegnati dalla Regione Siciliana dopo interventi, illustrando altresì quali sono le condizioni attuali del sistema, quali sono i pericoli che corre la Sicilia se viene privata del Trasporto Pubblico Locale, o se viene previsto un Trasporto Pubblico Locale con i servizi minimi. Se non dovessero realizzarsi determinate condizioni per cui il Trasporto Pubblico Locale in Sicilia, nel giro di un mese, possa trovare quelle risorse che lo mettano, non dico alla pari, ma almeno in condizioni di poter chiudere de-

terminate partite negative, dal primo di settembre la Sicilia tornerà a circolare sul carretto o a correre a cavallo del mulo, perché i servizi pubblici dovranno fermarsi in quanto non c'è più possibilità di pagare i fornitori, i lavoratori.

Sono venuto qui molto preoccupato per quanto vi ho detto, ma oggi sono confuso. Lungaro diceva che il sistema del Trasporto Pubblico Locale è morto, non esiste più. Abbiamo fatto il Piano Regionale dei Trasporti, abbiamo fatto la leggina assieme, abbiamo interessato il Tizio, siamo andati dal Caio. Tutto è rimasto lettera morta!

So che le costruzioni poggiano su delle basi: queste basi sono fondazioni di un palazzo. Qui manca addirittura l'area edificabile. Questa Regione, che è stata investita da quest'onda anomala, che ha tutto sconvolto, in questo momento vede affidata alla capacità, alla buona volontà del nostro Direttore Regionale (e dei pochi funzionari che lo circondano) ogni azione per far sì che si possa mettere in linea con le altre Regioni d'Italia. Io chiedo che da questo dibattito, da questo Convegno venga rivolto un invito pressante agli uomini politici della Regione Sicilia, perché operino nell'interesse della collettività, che ha diritto alla mobilità.

Grazie.

**GIANFRANCO CIAURRO**

*(c.s.)*

Ringrazio l'ing. Licata per il rispetto dei tempi, ma anche e soprattutto per il contenuto del suo intervento.

Risulta ora iscritto a parlare Pellegrino, della C.G.I.L.-Trasporti.

**MAURIZIO PELLEGRINO**

*(C.G.I.L.-Trasporti)*

Visto il poco tempo a disposizione, e considerato che molte cose sono già state dette, soprattutto nell'intervento brillante, come

al solito, di Carlo Lungaro, mi limiterò a porre due questioni: la prima, che mi pare sia stata un poco dimenticata nel corso del Convegno, è che in Sicilia il rapporto dei passeggeri trasportati dal servizio pubblico rispetto alla motorizzazione privata è il più negativo d'Italia. Soltanto l'otto per cento di tutti quelli che si spostano nella nostra Regione utilizzano il mezzo pubblico, ferroviario, gomma, a fronte di un novantadue per cento che continua ad usare il mezzo privato è il più negativo d'Italia.

Credo che dovremmo partire da qui, nel senso che c'è spazio enorme per tutti. Questa polemica fra ferro, gomma, e così via di seguito, rischia di diventare una cosa stucchevole. Non è solo un problema di rapporto Sud/Nord, perché per esempio in Campania, dove si vivono drammi simili a quelli nostri, il rapporto è completamente diverso: le stesse ferrovie hanno un peso molto più forte.

Sappiamo benissimo che se funziona bene l'azienda municipalizzata di Catania o di Palermo, io sarò più invogliato a prendere il pullman, oppure il treno per arrivare in quelle città.

Quindi, la prima considerazione da fare è quella che se in Sicilia manca un Piano Regionale dei Trasporti serio, tutte queste cose che ci diciamo rischiano di restare accademia.

La seconda cosa che volevo sottolineare è la disattenzione totale di tutte le istituzioni rispetto a questa tematica dei trasporti.

Lungaro parlava del parco mezzi dell'A.M.T. di Catania, ma il discorso andrebbe fatto anche rispetto alla Regione Siciliana, non alle persone che di volta in volta reggono questo o quello Assessorato, ma proprio all'istituzione Regione.

Invidiamo i milanesi che sono riusciti a mettere assieme il Ministro dei trasporti (di sinistra), il Presidente (di destra) della Regione, il Sindaco (allora leghista), sul problema del trasporto rapido da Malpensa a Milano.

Il problema del trasporto deve essere visto come un problema delle istituzioni locali, e non come un favore da fare ai concessionari oppure alle ferrovie.

Anche questa storia della Bassanini rischia di diventare una chimera, perché siamo una Regione a statuto speciale: la Bassanini non si applica e non se ne parla. Allora, proprio rispetto alla Bassa-

nini, mi chiedo se non sarebbe il caso, piuttosto che riprogettare un altro libro dei sogni, di agire a stralcio. Agire a stralcio vuol dire riordinare concessioni, vuol dire creare un rapporto costruttivo con le ferrovie per un contratto di servizio sul Trasporto Pubblico Locale. Prima andiamo ad operare con piani stralcio in relazione ai finanziamenti che ci sono, agli strumenti legislativi disponibili, e su questi costruiamo alcune cose concrete, finendola con l'individuare questo settore come un settore assistito. Questo è un settore che da noi costa meno di quanto costi da altre parti. Il problema è di razionalizzare: ci sono tratte dove operano cinque, sei concessionarie. Il problema è di mettere insieme i diversi comparti. Grandi assenti le istituzioni, grande assente la Regione, parlo dei politici, dell'Assessore, dei rappresentanti, di quelli che poi in Giunta vanno a discutere dei soldi che si devono destinare al settore o di quelli che si devono tagliare.

Lungaro sa che nella sua azienda un contratto integrativo, che poneva alcuni elementi di razionalizzazione, è stato purtroppo bocciato. Non c'è ancora una coscienza della drammaticità della situazione anche da parte dei lavoratori.

Però voglio dire che questi temi, anche noi come sindacato, siamo disposti ad affrontarli, e ad affrontarli costruttivamente.

Credo che dobbiamo avere tutti un poco più di coraggio. Ribadisco: il sistema non costa molto; questo non vuol dire che non debba essere razionalizzato, perché con gli stessi soldi si possono fare cose migliori.

Noi siamo disposti a fare la nostra parte: i contratti, l'applicazione dei contratti, la flessibilità, tutto quello che c'è da fare, e credo che ne abbiamo dato prova in questi anni.

Anche da parte imprenditoriale si dovrebbe fare un discorso analogo. Credo che gli imprenditori stiano incominciando a capire, perché purtroppo lo hanno sperimentato sulla loro pelle, che forse è meglio chiedere un po' meno soldi, ma avere la certezza di quelle entrate.

Se riuscissimo a fare applicare questo principio rispetto a questa situazione drammatica, che non permette di pagare gli stipendi, di erogare dei finanziamenti, e se imprenditori, manager



pubblici, sindacati, dessero la loro disponibilità per una razionalizzazione di tutti i costi del settore, credo che faremmo un grande servizio a tutto il comparto, nelle sue diverse modalità, senza concorrenza, ma con una integrazione proficua fra i diversi settori.

Questo nell'immediato.

Va qui richiamata inoltre l'esigenza di dare assolutamente corso all'attuazione, anche in Sicilia, del d.lgs. 422.

La nostra Regione non può ancora una volta affrontare con improvvisazione il tema del trasporto, sia esso locale o sulle lunghe percorrenze.

E non ci si può presentare a diversi interlocutori esterni, siano essi il governo nazionale o le grandi aziende come FS, Alitalia, Tirrenia, Grimaldi, solo con un elenco di richieste o di lamentele destinate a restare sulla carta.

Bisogna mettere ordine e scegliere, anche se scegliere a volte costa perché bisogna mettere mano a un sistema di interessi consolidati nel corso dei decenni.

Purtroppo ancora oggi questa strada, già percorsa proficuamente da altre Regioni, risulta in Sicilia ancora avvolta nelle nebbie.

Ci auguriamo che la tanto decantata voglia di rinnovamento possa essere verificata sul campo, a partire dalla concretizzazione di questi provvedimenti.

**GIANFRANCO CIAURRO**

*(c.s.)*

Ringrazio Pellegrino e passo la parola a Vasta, della Federconsumatori Sicilia.

**NUNZIO VASTA**

*(Segretario Generale Federconsumatori Sicilia)*

Devo ringraziare gli organizzatori di questo interessante Convegno per la possibilità che mi hanno dato di partecipare. Devo

dire che al di là dello scambio telefonico di idee col promotore, abbiamo dato la disponibilità in questo Convegno un po' all'antica, nel senso che la società si evolve, progredisce, siamo in Europa. Questa cultura antica non è colpa dei promotori, è colpa anche di chi vi parla: le associazioni consumatori nel Mezzogiorno sono molto deboli, molto giovani. Ma stiamo attenti: non pensiamo che avere un'associazione debole avvantaggi l'impresa o i sindacati o i governi! Dobbiamo aprire una discussione di merito su questo: un'associazione debole si consulta in due minuti, si fa uno scambio di idee e basta. Quando si aprono discussioni di merito e si guarda ad un progetto di trasporti come questo, ad ampio respiro, allora a quel tavolo non si vogliono le associazioni di consumatori. Ed in questo c'è una strategia unitaria. Ho sollecitato più di una volta il Presidente della Regione, on.le Capodicasa, e prima ancora gli Assessori di competenza, compreso l'Assessore Rotella, affinché alle tematiche importanti che si discutono nelle sedi istituzionali siano presenti gli utenti.

Vorrei capire qual è il risultato di questo Convegno, quando l'utente, che è il soggetto principale dello sviluppo delle aziende, non viene coinvolto. Si parla di turismo: l'utente, che per primo deve usufruire dei servizi, è tagliato fuori. Questa è la questione che in primo luogo va affrontata per superare una logica culturale in ritardo, dalle forze politiche, dal Governo e dalle istituzioni, ma anche dalle associazioni ed indirettamente dal sindacato confederale.

Ci sono argomenti sui quali non siamo d'accordo, perché lo schema è vecchio e corporativo. Ma ho sentito in questa sede delle giuste rivendicazioni, reali, come quelle del Presidente dell'A.M.T., Carlo Lungaro. A mio giudizio siamo in una fase in cui bisogna superare la logica di emergenza che esiste da quarant'anni in Sicilia. La cosa pubblica, l'ente pubblico, i privati costruiscono i poteri forti, determinano le scelte e le linee. Come associazione consumatori faremo sentire la nostra voce, anche se piano piano, in quanto abbiamo bisogno di consapevolezza e di aggregazione. Senza dubbio però vi devo dire che, con tutte le ragioni che avete in merito alla questione della programmazione, dei bilanci e delle risorse, l'associazione consuma-

tori difenderà i propri diritti sul piano delle lotte dei cittadini e sul piano legale, e farà applicare il diritto. L'Assessore ed il Governo devono saperlo, così come le imprese, in quanto ognuno di noi deve svolgere un ruolo. Io sto costruendo un rapporto di collaborazione con tutte le associazioni imprenditoriali, compresa l'A.M.T., ho fatto un protocollo d'intesa. Questo non significa confondere i ruoli sulla carta dei servizi, sulla questione del decreto 422, della Bassanini, ma aprire un varco sulla questione delle battaglie sulla qualità dei servizi, sul consumo.

Vero è che i cittadini utilizzano poco i mezzi pubblici, ma bisogna chiedersi perché. Di recente si è aperta ufficialmente la metropolitana di Catania, una cosa importante, ma i cittadini, i consumatori hanno visto che devono pagare il biglietto di 1.500 lire per fare due chilometri e poi devono spendere altre 1.500 lire per l'autobus dell'A.M.T.. Non c'è una cultura, una strategia integrale del biglietto unico. Siamo favorevoli a che le aziende si riorganizzino, si ristrutturino all'interno, ci sia un parco macchine all'altezza dei compiti. Come cittadino sono il primo che voglio viaggiare con una macchina efficiente, con aria condizionata.

Non possiamo accettare i doppioni di linee extraurbane: in Sicilia c'è bisogno di una organizzazione, di una ristrutturazione organica sui problemi generali. Quanto alla questione del turismo, il consumatore, il turista sia visto al centro della tematica, dando servizi di qualità. Ci sono problemi gravi nei trasporti aerei. Ma voglio occuparmi in modo particolare del trasporto locale: allora ritengo che l'emergenza deve finire, deve esserci una politica di programmazione. Non è giusto che le imprese, private o pubbliche, ogni giorno vadano a mendicare presso il deputato Tizio o il parlamentare Caio. Questa è una cultura antica del Meridione e della Sicilia. Dobbiamo costruire una cultura moderna ed europea. Sappiamo che in questa situazione si crea un sistema collaterale di potere. Allora dobbiamo avere leggi chiare e trasparenti, ed ognuno deve contribuire. Se l'azienda di trasporto locale è inadeguata sul piano della direzione e delle capacità, i dirigenti devono andare a casa. Non possiamo coprire nessuno, ma dobbiamo offrire gli strumenti perché ciascuno svolga un ruolo efficiente.

Ringrazio gli organizzatori di questo Convegno, che rappresenta uno stimolo alla discussione. Vi posso assicurare che da parte nostra, assieme a voi, possiamo costruire un percorso per un trasporto locale moderno in Sicilia e nel Mezzogiorno.

**GIANFRANCO CIAURRO**

*(c.s.)*

Ringrazio Vasta e mi permetto di associarmi al suo augurio che le associazioni di consumatori, nel nostro caso gli utenti, possano fare sentire la loro voce. Ho già detto, nel mio intervento introduttivo a questa riunione, che non dobbiamo mai dimenticare che quando parliamo di istituti giuridici o di modi di comporre conflitti di interessi dobbiamo farlo in funzione dell'utente. Questo è un punto importante, che non va mai dimenticato in una discussione di questo tipo, che rischia di diventare discussione sulla mano pubblica, sulla mano privata, sui compromessi da fare per conciliare i diversi interessi, mentre l'interesse preminente deve essere quello dell'utente.

È iscritto a parlare l'on.le Vella. Ne ha facoltà.

**BASILIO VELLA**

*(Deputato all'Assemblea Regionale Siciliana)*

Da ieri mattina sono presente a questo Convegno e ringrazio intanto gli organizzatori. Era mia intenzione non intervenire, perché sono venuto per ascoltare, per capire e per registrare un dato ineludibile che oggi chiama la classe politica, e non solo, a dare delle risposte certe.

Ma guardate che risposte certe non possono essere date mediante interventi incidentali, che hanno visto la deputazione siciliana impegnata in alcune fasi stagionali dove ci sono forti sollecitazioni che vengono dalle categorie. Penso sia necessario abbandonare questa impostazione, perché è un rapporto viziato, un rapporto che andava bene quando c'era una Regione Siciliana che aveva le

vacche grasse e c'era un sistema che consentiva questo. Oggi abbiamo una situazione economica drammatica. A questo si aggiunge la necessità di apertura ai mercati, che pone tutti di fronte ad una condizione, quella di misurarsi con la capacità manageriale di costruire un progetto. Questo è un problema che riguarda anche la politica. Sono stato stimolato dagli interventi del senatore Firrarello e del dott. Lungaro.

La politica non può ragionare in questi termini. La politica deve avere anche la capacità di misurarsi su una speranza: penso che il punto iniziale sia questo. Noi classe politica dobbiamo avere la capacità di forzare certi indirizzi, che a volte sono indirizzi di abbandono. La situazione politica sappiamo quella che è, ma io penso che si possa fare qualche cosa.

Poco fa riflettevo sul dibattito che è in corso all'Assemblea Regionale Siciliana: Governo sì, Governo no, Capodicasa sì, Capodicasa no. Addirittura si comincia a parlare di un Governo di emergenza. Ma se così deve essere, al di là del Governo di emergenza ed al di là delle stesse maggioranze, tutti dobbiamo proporci l'obiettivo di realizzare nei due anni che ci restano le cose più importanti. Nell'agenda degli ultimi anni possiamo inserire il tema che riguarda il trasporto.

Da parte vostra deve venire una spinta che imponga alla classe politica di dare delle risposte su questo terreno. In tal senso penso di avere dato un modestissimo contributo: sono qui anche in rappresentanza della IV Commissione, la Commissione turismo, trasporti e comunicazioni.

Occorre mettere il Governo di fronte alle sue responsabilità. La questione che riguarda il Piano Regionale dei Trasporti è un tema che può differenziare la sinistra dalla destra, non lo so, ma l'obiettivo finale è lo stesso. Ritengo che il trasporto oggi sia un elemento fondamentale, se vogliamo pensare ad una Sicilia che cominci a guardare non già all'Europa, ma almeno all'Italia, e perché no, anche ai paesi rivieraschi, alla Tunisia e agli altri paesi che su questo terreno sono forse molto più sviluppati di noi.

Penso che parlare di Trasporto Pubblico Locale significhi anche vivibilità delle città, vivibilità del territorio nel suo insieme e

recupero ambientale. Quindi una sollecitazione che pongo qui a voi, che siete i diretti portatori di queste istanze, è quella di spingere, perché oggi più che mai è necessario andare avanti e guai a fermarsi o, addirittura peggio, andare indietro.

Grazie.

### GIANFRANCO CIAURRO

*(c.s.)*

Ringrazio l'onorevole Vella. Anche se sono schierato su posizioni politiche diverse dalle sue, voglio assicurare che sono completamente d'accordo con lui. Questo dimostra che si può trovare un accordo anche tra forze politiche diverse. Vorrei aggiungere, rispetto a quanto ha detto Vella, che sono d'accordo anche per un motivo ulteriore: secondo me il problema dei trasporti va trattato pure sotto l'aspetto dell'organizzazione della nostra società civile.

Faccio spesso questo ragionamento per la mia Regione (l'Umbria), ma credo sia valido anche per la Sicilia. Quanti sono statisticamente quelli che usufruiscono delle grandi linee di comunicazione, quelli che percorrono l'Autostrada del Sole, quelli che prendono l'aeroplano, quelli che utilizzano la nave per grandi distanze? Una minoranza della popolazione. La grande massa si muove per raggiungere il paese vicino, il capoluogo di Provincia, magari il capoluogo di Regione, ma non va più in là. Su questa rete minore il nostro sistema di trasporti è fortemente deficitario. Abbiamo costruito buone opere di infrastruttura per le grandi comunicazioni, per le grandi distanze e abbiamo fatto bene, ma alla gente comune, per raggiungere, al centro della Sicilia, un paese vicino forse rimane - come diceva qualcuno prima ironicamente - il carretto e l'asinello come mezzo di comunicazione.

Ora credo che anche per ragioni di migliore organizzazione della nostra società civile, della nostra vita, noi dobbiamo vedere questo problema in termini nuovi, possibilmente unitari. Come dicevo, non è un problema di destra o di sinistra, non c'è nessuna ragione di trovare delle contrapposizioni che non ci sono.

Concludo con questo, perché non spetta a me ricavare le conclusioni del Convegno, lo farà domani chi di dovere. Il discorso di questa mattina ha dimostrato che il nostro rischio maggiore è il non fare nulla, cosa che per molti motivi, per la difficoltà dei problemi, e qualche volta anche per la nostra natura, siamo portati a fare. E' molto più semplice non fare nulla che fare qualcosa. Io mi auguro che almeno in questo settore facciamo qualcosa.

Grazie.